清代“公司”小考

(日)松浦章　华立　译

一、绪言

从所周知，在当代中国，“公司”一词用指企业组织。如《大汉和辞典》卷 2 第 32 页“公司”条下注释为“用商业方式经营的团体，与我国之会社相同”①。《新华字典》“公司”条亦作：“合股组成的一种企业组织，现在指国营的较大的企业”②。又如 H·A·吉莱斯(Giles)编《中英字典》(1912 年版)，也把“公司”译作“company”③，这说明在本世纪初叶，“公司”一词已用来指称会社一类组织了。但是，“公司”一词的使用究竟始于何时？对于这个问题，人们似乎尚鲜有注意。为此，本文拟就“公司”一词的历史由来稍作探讨。

笔者以为，最先论及“公司”一词使用缘起的，应推上海复旦大学田汝康教授的《18 世纪末期至 19 世纪末期西加里曼丹的华侨公司组织》一文。该论文 1954 年先以英文在伦敦发表，后用中文发表在《厦门大学学报》1958 年第 1 期上。近年又收入田教授的《中国帆船贸易与对外关系史论集》④一书中。本文即以收入该书的这篇论文为基础，略陈己见。

《18 世纪末期至 19 世纪末期西加里曼丹的华侨公司组织》中《华侨公司组织的产生》⑤一节说：“从十八世纪末期到十九世纪末期，西加里曼丹出现了华侨公司组织。公司系粤闽农村中一种传统经济组合的通称。渔民和航海人员对所积累的公积金称之为公司，农村中族姓人员轮流管理公产的制度，也叫做公司。”这里，田教授指出福建、广东是使用“公司”一词的发源地，但对该词起源的年代，似可追溯到更早一些的时代。

二、清初的“公司”

就笔者所见，使用“公司”一词最早的例子，应溯至清初，见于《明清史料》丁编，第 3 册，页 298－299 的《部题福督王国安疏残本》中。该题本的内容为清官府康熙二十二年(1683)捕获反清势力控制下的台湾船只一事。其中提到：

> 今黄成供，系伪延平王下伪吏官洪磊，于康熙二十二年闰六月，在台湾发出往日本、暹罗贸易之船。……大哞鸟船一只，管船黄成、蔡允六(中略)等六十七名，并开明公司货物，乳香一千九百□□□□四十三匹、石青灰布共一百二十六匹，(中略)附搭货物，白灰布四百八十六匹，(中略)目梢货物，大白布二十三匹、印花布仔九十八块(下略)。

也就是说，奉延平王郑克塽属下洪磊之命赴海外贸易的船只被清朝官府拿获。据该船管船黄成自供，船型为鸟船，船员连同黄成共六十七名，欲从台湾驶往日本和暹罗进行贸易。检查所载货物时，查出“公司货物”乳香等种，“附搭货物”白灰布等种及“目梢货物”大白布等，且数量可观。

该题本的重要之处，在于对船载货物明确分为“公司货物”、“附搭货物”、“目梢货物”，货物归属一目了然。特别是标出了“公司货物”这一点，引人注目。

类似例子亦见于《明清史料》己编、第7册，页626－627所收的《兵部残题本》。原文如下：

管船官蓝泽供称，小的此船，系伪武平侯刘国轩的船。（中略）去年（康熙二十二年）闰六月初一日，就台湾开船，闰六月二十三日到日本港，发售白糖、冰糖，共贩银一万三千五百二十两。（略）于去年十二月二十五日，在日本开驾，今年二月二十二日到暹罗。（中略）驾回厦门。（中略）计开公司货物铅二万六千四百八十斤，苏木一十二万斤，锡四万斤。（中略）目梢货物苏木二万五千斤，锡九千五百斤。（下略）

可知此乃清官府拿获台湾将领刘国轩手下派赴日本、暹罗贸易归来之船。所载货物有属"公司货物"的铅和"目梢货物"的苏木等多种。据此可以断定，康熙二十二年（1683）时，台湾赴海外的贸易船只已将载货明确区分为"公司货物"、"附搭货物"、"目梢货物"三类。

此处的"附搭货物"似应是受其他货主委托运送的货物，或是受托代为购入运送的货物。"目梢货物"则是下级船员经本船业主许可，占用船舱内某一空间搭载的货物[6]。那么，"公司货物"特别是"公司"一词又是什么含义呢？

据史料记载，郑成功曾置五大商从事对海外的贸易。顺治十八年（1661）渡台之前，在他以厦门为根据地时，即设置了如下组织：

至国姓爷在思明时，任以户官之职，及兼管仁、义、礼、智、信五行，并管杭州金、木、水、火、土五行。凡兵粮银米出入，俱系伊管，别行买卖，价声利银。[7]

由此可知，当时在厦门有负责兵粮银米出入的仁行等五行。是否它们当中的一部分被称为"公司"呢？如果这一推断不错，可以认为当时使用的"公司"一词已含有某种类似当今企业组织的意味。

三、清代海船与"公司"

清中期使用"公司"词汇的实例，已知有江户时代来日本长崎贸易的中国船和在中国广东贸易的英国船。

长崎贸易方面，有安永三年（清乾隆三十九年，公元1774年）的记载。据《琼浦偶笔》卷人名册，有题记为："管公司、主船主事务，公司即船主也。"[8]将前来长崎贸易的中国船之船主称为"公司"，将负责船主事务的船员称为"管公司"。同书记安永三年抵达长崎的中国午六号船船员名单有："管公司，余庆，二十二岁"[9]，为我们提供了实际承办此项事务的人员姓名。

后来的例子有宽政元年（清乾隆五十四年，公元1789年）编号酉十来长崎贸易的中国安利船。据《宽政元年漂流土佐安利船资料》介绍的《护送日记》和《护送录》，漂至日本土佐（今高知县）的安利船，曾由土佐的利德丸和权现丸为其分运船载货物。两船均记载其中各有"桶三，有安利公司字"[10]。也就是说，每船都运了三个写着"安利公司"字样的桶，合计安利船上至少应有六个这样的桶。这些桶的用途尚不明了，结合下面的材料看，似乎是水桶之类。

据描述文化四、五年（清嘉庆十二、十三年，公元1807、1808年）间长崎情形的《长崎纪闻》一书[11]，中国船只携带的随身的物品中有带"乍南公司"或"公司"标记的桶，与前述安利船上的桶似应为同一类东西。

广东贸易方面，福康安《奏折档》粤省九[12]中谈到乾隆五十四年（日本宽政元年，公元1789年）自广州入港的英国船只，称："英吉利国进口公司船十九只，港脚船三十七只"。《清嘉庆朝外交史料》一、页四载嘉庆六年（1801）十月二十六日上谕亦有"英吉利公司船"云云。再如同年

十一月二十八日两广总督吉庆折中说："夷船到粤，不论公司、港脚船只，均有保商"[13]。很显然，所谓公司船，是指英国东印度公司的贸易船只，港脚船指经东印度公司许可，在中国和印度之间从事贸易的地方船只。在这里，对东印度公司使用了与会社意义相同的"公司"一词。

文化元年(清嘉庆九年、公元 1804 年)十二月二日曾参观驶抵长崎的中国丑二号船装卸货物的大田南亩，在《琼浦杂缀》中写道："视其腰包所拴之牌，乃'全胜船公司陈国记'云"。[14]此处的"全胜"，即编号丑二的中国船金全胜[15]，与前述安利船一样，在船名后面加上了"公司"二字。

文化十三年(清嘉庆二十一年、公元 1816 年)曾悉心帮助漂抵伊豆下田之中国贸易船永茂船的日人朝川善庵也注意到"公司"之事，并就此向船员询问。关于"公司货物"[16]，他用注音假名注为"船上所装货物［　　］"[17]，从而把贸易船的的船员整体解释为"公司"。

咸丰元年(日本嘉永四年，公元 1851 年)，中国船员写下的长崎贸易日志里，多处提到"公司"，如"回至公司"[18]，或"在乍口公司"[19]等。据此观之，此时的"公司"显然已指一种具有企业组织色彩的团体。

民国初年编成的《清稗类抄》农商类，公司及机器条称："公司者，外人之均利主义，日本人称为会社者是也"。按其说法，"公司"乃指外国传入的企业组织。然而如上所述，"公司"至少自清初以来，即已作为一种具有企业集团或企业组织含意的中国语汇在被人使用，后又用指外国的企业组织如东印度公司，以及近代以后出现在中国的各种企业组织。

那么是什么原故使得人们对海船的船员团体使用了"公司"这一名称呢？笔者以为，这与海船的职务构成有密切关系。

其时赴海外贸易的船只为帆船，从扬帆、落帆的操作开始，短时间内需要相当多的人力，因而需要足够数量的船员承担各种工作[20]。这一点从下面的记载可以得到证实。

据十七世纪初叶张燮的《东西洋考》卷九，舟师考，船员构成为：船主、财副、总管、火长、舵工、阿班、大缭、二缭、头碇、二碇、直库、水手等，计十二种业务分工。

另如康熙二十二年(1683)档案载，有管船、总管、副总管、火长、舵工、副舵工、阿班、副阿班、大缭、二缭、头碇、二碇、一阡、二阡、三阡、直库、副直库、香公、总铺、副总铺、目梢等，计二十三种业务分工。

乾隆元年(1736)的《台海使槎录》卷一则有船主、财副、总捍(总管)、火长(夥长)、舵工、亚班、大缭、二缭、一碇、二碇、一迁、二迁、三迁、杉板船、押工、择库、香公(香工)、总铺、水手等十九种业务。

由此，不难看出海船航行对众多人手的需求。

四、小结

海船的航行，特别是作为大型外洋航行的帆船，为了短时间内完成升帆等操作，大量的人力乃必不可少，并需要有组织的协作配合。为此，细致的业务分工及能相互默契配合的同乡伙伴关系，在诸多方面都对航行十分有利。基于这原因，在海船的航运中，产生了一种对企业式组织的要求，并促成了具有这一色彩的企业集团式组织的形成。前面提到的带有"安利公司"标记的桶，即可认为是把安利船当作一个企业集团式的组织，故称其为"公司"。其理由之一，是当时的海外贸易船由船主以下众多人员组成，其组织足以与今天的一个企业相匹敌。

大约正是因为这样的例子在近代以前的中国产业中仅限于海船经营方面，故我们只能在与海船贸易有关的资料中见到这方面的记载。

---

①《大汉和辞典》第二卷，第 32 页。

②《新华字典》(商务印书馆，1971 年 11 月)第 137 页。

③H · A · Gilesed：A Chinese－English Dictionavy，1912，p. 829。

④田汝康：《中国帆船贸易与对外关系史论集》(浙江人民出版社，1987 年 11 月)第 52－99 页。

⑤同上书，第 60 页。

⑥松浦章：《关于中国船船员的个人贸易—— 日清贸易中另外销售的物品》，载《社会经济史学》第 41 卷第 3 号，1975 年 10 月。

⑦《大日本近世史料·唐通事会所目录》第 1 册(东京大学出版会，1955 年 2 月)第 180 页。

⑧新村出博士监修《海表丛书》第六(更生阁书店，1928 年 11 月)第 118 页。

⑨同上书，第 116 页。

⑩松浦章编著：《宽政元年漂抵土佐之安利船资料》(关西大学出版部，1989 年 3 月)第 40、42、132、134 页。

⑪《长崎纪闻》坤(贵重图书影本观光会，1930 年 11 月)。

⑫财团法人。东洋文库所藏。

⑬《清代外交史料·嘉庆朝》嘉庆 6 年 11 月 28 日奏折。

⑭《大田南亩·全集》第 8 卷(岩波书店，1986 年 4 月)第 530--531。

⑮松浦章：《关于日清贸易中驶来长崎的中国船—— 以清代鸟船为中心》(中)，载《史泉》第 48 号，1974 年 3 月，第 9－12 页。

⑯⑰《清船笔话》(国立公文书馆内阁文库所藏)。

⑱⑲松浦章：《中国商船的航海日志—— 谈咸丰元年驶来长崎的丰利船<日记备查>》，载《关西大学东西学术研究所创立三十周年纪念论文集》，1981 年 12 月，第 260、284 页。又，中国社会科学院近代史研究所《近代史资料》总 61 号(1986 年 7 月)载《丰利船日记…陈吉人》(第 61、62 页)。

⑳参见松浦章：《清代福建的海船业》，载《东洋史研究》第 47 卷 第 3 号，1988 年 12 月。

㉑以安利船为例，全船乘员 77 名，内承担航行工作的重要人员 65 名，其中除 3 名为宁波人外，其余全部来自福建省北部，尤以福州府人居多，共 61 名，占全船人数的 85%，占航运人员的 94%强，由此可见同乡人所占比重之高。(参见松浦章编著《宽政元年漂抵上佐之安利船资料》第 408 页)